

ÉTUDE HISTORIQUE
SUR
LA RIVIÈRE DE MAINE
OU MAYENNE

PAR
Paul ROUSSIER
Licencié en droit.

INTRODUCTION

Nouveauté et intérêt du sujet. Limites de cette étude.

BIBLIOGRAPHIE

CHAPITRE PREMIER

COURS DE LA MAYENNE

La Mayenne ne prend sa source ni à Linières, ni à Orgères, ni à Domfront : elle naît dans la commune de la Lacelle (Orne).

Elle longe le département de l'Orne, traverse celui de la Mayenne dans toute sa longueur, puis le nord du département de Maine-et-Loire. A partir de son confluent avec la Sarthe, la forme de son nom change. La Maine se jette dans la Loire à la Pointe. Elle traverse les villes de Mayenne, Laval, Château-Gontier et Angers.

La Mayenne reçoit de nombreux affluents ; le plus

important est l'Oudon, qui, pour sa partie navigable, rentre dans le cadre de cette étude : nous n'y comprenons pas la Sarthe.

Le cours de la Mayenne est d'une longueur d'environ 200 kilomètres. Elle est navigable naturellement de la Loire à Montreuil-Belfroi (18 kil.) et artificiellement depuis Montreuil-Belfroi jusqu'à Brives (118 kil.). La navigabilité de la Mayenne jusqu'à ce point, malgré son intérêt pour les communications entre la Loire et la Normandie, n'a été réalisée qu'au ^{xix}^e siècle, au moment où elle devenait inutile. La navigation a perdu son ancienne importance.

Le nom de la rivière se retrouve dans les dénominations de plusieurs localités situées sur ses bords. Son cours n'a subi depuis dix siècles que des modifications sans importance.

CHAPITRE II

LES BORDS DE LA MAYENNE JUSQU'AU XIII^e SIÈCLE

Quelques traces d'habitants antérieurs aux Celtes. La Mayenne traversait le territoire de trois peuples Gaulois : les *Aulerci Diablintes*, les *Aulerci Cenomani* et les *Andecavi*.

Nombreux noms de lieux d'origine gallo-romaine. Jusqu'au ^x^e siècle, Angers est la seule ville connue sur les bords de la rivière ; on n'y trouve que quelques monastères et plusieurs *villae*.

Dès la fin du ^x^e siècle et jusqu'au ^{xii}^e, la vallée de la Mayenne se peuple rapidement ; les paroisses se constituent. Construction des forteresses de Château-Gontier, de Laval, de Mayenne et d'Ambrières, et de nombreux châteaux.

Importance stratégique de la vallée de la Mayenne dans les luttes des comtes d'Anjou contre les princes bretons et normands.

Au ^{xiii}^e siècle, la vallée de la Mayenne a pris l'aspect qu'elle présente actuellement : mêmes centres de population dont l'importance relative n'a guère varié, mêmes moulins, mêmes cultures.

La Mayenne devient une voie commerciale.

CHAPITRE III

NAVIGATION ET COMMERCE AVANT LE ^{xiv}^e SIÈCLE

Dès le commencement du ^{viii}^e siècle, des bateaux naviguaient sur la Mayenne. Les invasions normandes suspendirent momentanément cette navigation. Renaissance intérieure du comté d'Anjou sous Foulques Nerra. Influence des châteaux construits par ce prince sur la navigation et le commerce de la rivière.

Dès le ^{xi}^e siècle, la Mayenne était certainement navigable jusqu'à Château-Gontier : onze chaussées étaient déjà construites. L'existence de portes marinières dans ces chaussées est incontestable : deux chartes, l'une de 1080-1096, l'autre de 1123, établissent que des bateaux remontaient jusqu'à Segré et jusqu'à Château-Gontier ; peut-être dépassaient-ils cette ville. Trafic du sel, du vin, du bois et des céréales.

A la même époque, l'exploitation fluviale, très importante, était représentée par les moulins et les pêcheries. Union matérielle étroite entre le moulin et la pêcherie. Leurs propriétaires, seigneurs laïcs et couvents. Propriétés des abbayes d'Angers sur la rivière.

CHAPITRE IV

LA « COMMUNAUTÉ DES MARCHANDS FRÉQUENTANT LA RIVIÈRE DE LOIRE » ET SON RÔLE DANS L'ENTRETIEN DE LA MAYENNE

Importance et puissance de la « Communauté des Marchands fréquentant la rivière de Loire et autres

fleuves descendant en icelle ». Ses caractères : corporation, fédération, association. Son objet : la liberté et la sécurité du commerce fluvial. Ses privilèges : monopole de la navigation, droit de surveillance et de balisage ; ses causes sont portées au Parlement de Paris. Ses ressources : le droit de « boete », qu'elle lève elle-même sur ses membres. Sa décadence et sa suppression au XVIII^e siècle.

Quelques documents montrent son action sur l'entretien de la Mayenne de 1444 à 1771 : visites de la rivière, marchés conclus par les délégués, comptes de balisage, pièces de procédure.

A côté de cette puissante association, on constate l'existence d'un corps, sinon d'une corporation, des « maîtres-voituriers par eau, fréquentant les rivières de Sarthe, Mayenne, Loir et Oudon ». On manque de renseignements sur eux : on les voit seulement intervenir, plusieurs fois, aux XVII^e et XVIII^e siècles, à côté des Marchands Fréquentant d'Orléans, dans des contestations sur l'état de la rivière.

CHAPITRE V

CANALISATION DE LA MAYENNE AU-DESSUS DE CHATEAU-GONTIER

A la demande des habitants de Laval, en 1514 (?), le roi fait ouvrir à ses frais vingt-deux portes marinières dans les chaussées existant entre Château-Gontier et Laval. Les bateaux y passaient dès 1528.

François I^{er} établit un droit de 15 sols sur chaque pipe de vin remontant par eau de Château-Gontier à Laval. La moitié de ce droit, dit de navige, était destinée à l'entretien des portes marinières et y suffisait à peine.

Dans cette partie de la Mayenne, les réparations des portes et celles des chaussées sans moulins incombaient

au roi. Pour les réparations extraordinaires, des impositions spéciales étaient levées sur les élections de Laval et de Château-Gontier. Les travaux étaient adjugés à un seul entrepreneur. Celui-ci avait le droit de réquisitionner des métayers et des ouvriers dans les paroisses riveraines et d'ordonner des « écourues ».

Au-dessus de Laval, la canalisation entreprise, après 1634, par Mazarin fut abandonnée à sa mort. Les quatre portes alors ouvertes furent bientôt hors d'état de servir et, au XVIII^e siècle, la navigation s'arrêtait à l'entrée de la ville de Laval. La Mayenne fut rendue navigable de Laval à Mayenne au milieu du XIX^e siècle. Les projets de jonction avec l'Orne et la Vilaine, plusieurs fois repris depuis le XVI^e siècle, sont abandonnés.

CHAPITRE VI

NAVIGATION SUR LA MAYENNE AUX XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES

Bateaux en usage sur la Mayenne : « gabares », « han-nequins », « futereaux ». Leurs dimensions et leurs prix. Ils étaient presque tous construits à Neuville et au Lion-d'Angers.

Les bateaux marchaient peu à la voile ; ils remontaient « à la halée ». Le chemin de halage n'était praticable que pour les hommes. Des obstacles de toute sorte rendaient la navigation difficile et dangereuse. Difficultés matérielles du passage des portes marinières.

Difficultés soulevées par les meuniers et les propriétaires des portes, moulins et chaussées. On ne pouvait obtenir d'eux ni l'entretien ni les réparations auxquels ils étaient tenus.

Cette navigation difficile n'était possible que pendant sept mois ; elle était interrompue tantôt par les grandes eaux, tantôt par la sécheresse ou les « écourues ». Durée du voyage d'Angers à Laval. Équipages des

bateaux, salaires des bateliers, prix du fret. Les mariniens étaient justiciables de la maîtrise des eaux et forêts d'Anjou et de la juridiction consulaire d'Angers. Dès la fin du XVIII^e siècle, le trafic, surtout celui des vins, diminue sur la rivière.

CHAPITRE VII

PÉAGES

Origine des péages. Concession du souverain à l'époque romaine et mérovingienne. Usurpation de cette prérogative par les vassaux. Le roi ne put jamais rétablir complètement son autorité et fut obligé de reconnaître les péages dont l'existence était établie de façon authentique avant l'année 1566. La coutume d'Anjou reconnaissait le droit de péage aux comtes, vicomtes et seigneurs châtelains. Le premier péage connu sur la Mayenne est mentionné au IX^e siècle : il remontait au moins aux derniers rois mérovingiens, qui en abandonnèrent la moitié à l'église d'Angers. La propriété de la moitié de ce péage fut confirmée à l'évêque par Pépin le Bref, par Pépin d'Aquitaine en 838, par Foulques Nerra en l'an mil, et enfin par un arrêt du Conseil en date du 24 janvier 1790. Mais l'origine royale de ce péage avait été complètement oubliée, et le roi n'en percevait la moitié qu'en qualité d'héritier des ducs d'Anjou.

Les autres péages sont tous postérieurs au X^e siècle. Ils doivent être divisés en deux catégories : 1^o Droits perçus sur la navigation de la rivière : péages, prévôtés, coutumes. Droits du chapitre de Saint-Laud à Bouchemaine ; « cloison » d'Angers ; prévôté de Sautré ; péage de la Roussière ; coutume de Daon. Droits considérables des seigneurs de Château-Gontier sur tout le cours de la Mayenne et de l'Oudon depuis le pont d'Épinard : ils doivent remonter à une concession de Foulques Nerra

ou à une usurpation datant du ^x^e siècle. — 2° Droits perçus sur le passage de la rivière : port, bac, pontonnage ; exercice du droit de bac ; bacs de Bouchemaine, Juigné, Pruillé, Grez-Neuville, Montreuil-sur-Maine ; port royal de Chambellay ; bacs de Daon et du Port-Marot.

CONCLUSION

APPENDICE

Rôle important de la rivière de Mayenne au point de vue de la gabelle au ^{xviii}^e siècle.

GRAVURES. PHOTOGRAPHIES. CARTES. PLAN
PIÈCES JUSTIFICATIVES

